



1992
ЛІСТАПАД
13
Пятніца

№ 216 (401)
Цана
1 рубель

«БЕЛОРУСЫ—НАРОД ХОРОШИЙ»...

СУМЕСНАЯ КАНФЕРЭНЦЫЯ

СЕНСАЦИЯ У КУБКУ

АД СЭРЦА К СЭРЦУ

ИНДЕКСЫ ЦЕН

ЛЮДЗІ ДАВЯРАЮЦЬ КАМІТЭТУ

СРОЧНО!

● КРИМИНАЛ-
СЛУЖБА «ДВ»

СТУДЕНТ У СТУДЕНТА

...И «ОТКЛЮЧИЛСЯ»

ПОЛЬШУ НАШИ ТУРИСТЫ УЖЕ ОСВОИЛИ. ПОРА ОСВАИВАТЬ ЗИМБАБВЕ

ИНФАРМБЮРО

ИМЯНИНЫ

НАРОДНЫЕ ПРЯКМЕТЫ

Присвятак кавал'єу. Кузьма
Дзям'ян спрыяюць высяляям
Малаціі хлеб. Да гэтага часу
з дрэў ападае апошнія лісьце.

**ЯК ПАВЕДАМІЇ
ДРАМЕТЦЭНТР**

СЕННЯ ў 11 гадзін у Мінску было 0 градусаў. Ціск 732 мм ртутнага слупа. Адносная вільготнасць — 98 працэнтаў. Вецер усходні — 6 м/сек.

ЗАўтра ў Мінску чакаецца воблачнае надвор'е, часам снег. Тэмпература паветра на працягу сутак каля нуля.

АНТИГОЛОД—НЕ ТЕТКА

● ПОДПИСКА-93

ТОРОПИТЕСЬ!

Ф. СП-1

АБОНЕМЕНТ на газету **63931**
Доброжелатель (ИНДЕКС ИЗДАНИЯ)
на **19** год по месяцам: Количество копий **1**
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
Куда _____ (почтовый индекс) _____ (адрес)
Кому _____ (фамилия, имя, отчество)

ДОСТАВЛЯЮЩАЯ КАРТОЧКА

на газету **63931**
(индекс издания)

П/В место ЛН-тер

ДОБРЫ ВЕЩА
Добрый вечер

Стои- мость	подписки	— руб. — коп.	Количество подпи- сок	I
	всего задающих	— руб. — коп.		

за **19** год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

(адрес) _____

—ЛИНИЯ ОТРЕЗА

ВАМ ПИШУ...

ГЕОРГИЙ МЕЛЬЦЕР

ЧАШУ моего терпения переполнило решение наших городских властей «укоротить» 4-й троллейбусный маршрут и заменить его на 36-й. И я решил написать вам. Помню, как мы радовались, когда 36-й продлили до Долгобродской. Теперь что, все вернулось к кругу своя? Кому в голову пришло такое, мягко говоря, «извращенческое» решение? 4-й маршрут связывает район Одоевского, проспект Пушкина с велозаводом и тракторным. 46-й автобус его не дублирует, как может показаться. Кроме того, на Партизанском проспекте в 4-м всегда два-три автобуса пассажирами, чем в 36-м. Можно было бы оправдать пуском метро — от Пушкинской к тракторному заводу, тогда не нужна нам эта «четверка». Но ведь метро-то когда поедет?

Работа 4-го и 36-го маршрутов в выходные дни создает проблему жителям микрорайона улицы Ангарской. Как известно, 46-й автобус по выходным не ходит, а 3-й троллейбус — единственное наше прямое сообщение с вокзалом — в выходные дни всегда набит битком. Люди берут троллейбусы штурмом, как крепости. Един-

ственный выход — ехать сначала на 4-м или 36-м до Буденного, там, немного пешком до Ванево и далее без проблем.

ПРОСНИТЕСЬ, ЛЮДИ!

Время то же, людей много, но терпимо. Что прикажете делать теперь? Все, кто ездил на 4-м троллейбусе, ездят на 36-м, а он ходит в выходные не лучше, чем «разлюбимейшая» «тройка».

В направлении улицы Матусевича по выходным курсирует 105-й автобус вместо 46-го. Противоположное направление забыли! Посчитали, что справляется 3-й троллейбус? Поезди-те, пожалуйста, на нем, городские головы, сами, хотя бы разок. Однако мне могут возразить: «Вот же недавно пустили 98 Д (экспресс) — почему вы на нем не ездите?». Ответу: он хорош для жителей Шабанов, но не для всех остальных, но остальным нужно идти на площадь Независимости, ждать 20 минут, а потом еще на Котовского (у ДК МАЗ) ждать.

Кстати, 98-й маршрут замечательный, но бесперспективный. Городской бюджет теряет на нем деньги, ибо ездят в нем по обычным проездным, а не экспрессным: он всегда так переполнен, что никакая контролерша туда не войдет. А испрывать это проще простого: увести его за пределы города.

Как мы скатились до такой жизни? Белорусы — народ терпеливый, все выдержит. Может, это прозвучит кощунственно, но иногда мне в голову приходят мысли о том, что необходимо что-то шокирующее, чтобы повернуть нашу жизнь к лучшему. В сфере общественного транспорта не осуществил ли парочку акций в знак протеста против превращения нас в скотов и рабов? Сразу бы все зашевелилось, засуетилось. Быстренько бы даденки с черными «волгами» и большими животыми поехали со своих мест и, может, начали бы ездить на работу и с работы в общественном транспорте.

А вот сравним, как добираться с вокзала к себе домой жители Ангарской и других районов: «Уручье», «Восток» — на метро, «Юго-Запад» — на скоростных, «Шабаны» — на экспрессе, «Запад», «Курсовщина» — обычным путем (на троллейбусе), но в пределах получаса. А Ангарская? На старом добром 3-м троллейбусе! На дороге до вокзала люди тратят больше часа. Также и те, кто работает на «Западе», «Юго-Западе».

Где-то читал, что если в день человек при езде на работу тратит больше часа, то у него резко снижается работоспособность. Но это при спокойной езде. А в нашем городском транспорте! На работу

люди приезжают злые, с работы — злые, уставшие. Не думаешь ни о чем, кроме того, что нет ничего хорошего в этой жизни. А добавок к этому загазованный город, улицы, которые, казалось, никто никогда не чистил, мат-пермат везде, где только возможно, хамство.

Проснитесь, люди! Задумайтесь над тем, как вы живете! Простите, если что-то в написанном мною было резко и неблаговременно, но, похоже, я скоро сам от такой жизни перестану чувствовать себя человеком с разумом, а превращусь в обычного «мужичка», как любят у нас обращаться в транспорте. Не «сударь», не «товарищ», не «гражданин», не «господин». Проснитесь, люди! Как бы не впасть нас в летаргический сон...

О ТЕБЕ ПОМНЯТ — И ЭТО ПРИЯТНО

ЕЛИЗАВЕТА ФИЛИШКИНА, пенсионерка, инвалид 2-й группы

— ДОБРЫ ВЕЧАР!

— с таким приветствием пришла ко мне однажды незнакомая молодая женщина. Мы разговорились, и она рассказала, что она из Беларуси. Она привезла мне мешок картошки. Для меня это было, конечно же, большое подспорье. Дачи у меня никакой нет, сил у меня на исходе, на улицу не выхожу. Но, конечно, картошку-то я смогу почистить. Вот так поговорили, и она сказала, что она в отделе труда и социальной защиты Ленинского района. Больше спасибо за ведение отдела Л. Н. Якимовича, а также председателю совета ветеранов А. С. Шацкому — за постоянное внимание к нам, ветеранам Отечественной войны. Ведь что надо теперь пожилым людям? Знать, что о нас помнят, и ощущать хоть какую-то поддержку. Тогда и жизнь становится светлее. Спасибо, им, еще раз.

О ТЕБЕ ПОМНЯТ — И ЭТО ПРИЯТНО

ЕЛИЗАВЕТА ФИЛИШКИНА, пенсионерка, инвалид 2-й группы

— ДОБРЫ ВЕЧАР!

— с таким приветствием пришла ко мне однажды незнакомая молодая женщина. Мы разговорились, и она рассказала, что она из Беларуси. Она привезла мне мешок картошки. Для меня это было, конечно же, большое подспорье. Дачи у меня никакой нет, сил у меня на исходе, на улицу не выхожу. Но, конечно, картошку-то я смогу почистить. Вот так поговорили, и она сказала, что она в отделе труда и социальной защиты Ленинского района. Больше спасибо за ведение отдела Л. Н. Якимовича, а также председателю совета ветеранов А. С. Шацкому — за постоянное внимание к нам, ветеранам Отечественной войны. Ведь что надо теперь пожилым людям? Знать, что о нас помнят, и ощущать хоть какую-то поддержку. Тогда и жизнь становится светлее. Спасибо, им, еще раз.

ЭТО НЕ ВЫХОД

П. ВЛАСОВ.

СКОЛЬКО раз уже звонил в ГАИ по поводу этой злощастной «пешеходной дорожки», и никаких сдвигов. Пожалуй, даже хуже стало. А ситуация такая. Между улицей Натуральщиков и Толбухиной тротуар вдоль часового завода огражден знаками «пешеходный переход». Однако она заводским автомобилям давно приспособлена под автодорогу. Пешеходов и то, что ездят по ней в двух направлениях, причем с большой скоростью. В дождливую погоду, то и гляди, забрызгают с ног до головы.

Нередко с левой стороны водители без зазрения совести выезжают на тротуар (это при одностороннем движении). На замечания «Посмотрите, знак» — ругательство...

Я сам автолюбитель, прекрасно знаю проблему стоянок. Но и это же не выход. Удивительно, что работники ГАИ, дежурящие на этом перекрестке, абсолютно не реагируют на явные нарушения.

Пора бы и руководству часового завода побеспокоиться о строительстве для автомобилей «кармана» на проспекте, может, найти и иное решение. Но что-то же делать нужно.

НЕ БЕСПОКОЙТЕСЬ, «СПАДАРЫ»-ГОСПОДА

ВАЛЕРИЯ ТОЛКАЧ.

ВНИМАТЕЛЬНО слежу за развитием событий вокруг так называемого «язычного вопроса» в Беларуси. Нарастающий поток откликов от отдельных лиц и организаций этой теме заставляет меня написать в редакцию. Дело в том, что я по национальности белорус, жительствоваю в Беларуси, русифицирован: родился и вырос на Севере под Воркутой, так же окончил школу. Общественная терпимость белорусов к другим национальностям, этническая пластичность сослужили мне плохую службу. Даже попал в Минск и закончил РТИ, я не выучил язык.

Но незнание белорусского вовсе не ослепило меня. Жизнь, которую я веду, русская речь, представляла меня в выгодном (по тогдашним меркам) свете: тогда господствовал «евлидерный» язык. Хотя, почему «господствовал»? Он господствовал и сейчас.

Меня, как пользователя языка, такое положение вполне устраивает. Ведь белорусским (и его все-таки успел подучить за последние 3 года) владею значительно слабее, чем русским, а в жизни моей и работы хорошее знание языка обязательно.

Понимаю, что для сохранения нации возрождение белорусского языка необходимо, я, со своей стороны, тороплюсь этот процесс не хотеть бы. А пишу совсем по другой причине. Жизненный опыт мне подсказывает, что в любых спорах и оскорблениях прибегает тот, кто неправ либо не имеет аргументов.

В заключение хочу заметить, что при такой пропаганде белорусского языка, которую мы наблюдаем сейчас, сторонники русификации беспокоиться нечего.

ПОРТРЕТ НА ФОНЕ РЕФОРМ



и опытных образцов на «Ударнике» и в объединении ведутся постоянно. Я видел на площадке новую модель погрузчика, выполненную в разном цветовом решении. Худсовету предстояло сделать окончательный выбор с эстетической точки зрения. А затем — серийное производство! Только в 1992 году разработана конструкторская документация на машину и оборудования на базе трактора МТЗ-80/82: погрузчик-экскаватор Т-09, погрузчик-траншекопатель, буровая навесная машина, захват для солом, бетономешалка и другие. На опытном заводе изготовлены образцы асфальтоукладчиков, гидростатических погрузчиков, малогабаритного пылесоса ПРИМ-700, катка массой 1,2 т.

— Валентин Михайлович, но ведь машины сейчас дорогие, не каждый в состоянии приобрести их...

— Правильно. Поэтому мы решили развивать выпуск товаров народного потребления. И если так случится, что технику перестанут покупать, перейдем на социальные вопросы. Сейчас все иначе. Есть, например, Управление капитального строительства, с которым я заключаю договор на возведение жилого дома. Все больше меня это не беспокоит. Управление по коммерции обязано обеспечить все предприятия комплектующими, сырьем, к тому же по приемлемой цене. Если добудет дорогие материалы, не сможет продать товар, его трудности. В рамках АО мы в определенном смысле руководствуемся здравым смыслом, не «накручиваем» завышенную рентабельность. Если бы так же поступали и другие партнеры! Кроме названных, существуют централизованные предприятия по быту и кадрам, организации отдыха. Создали в Болгарии СП «КАМИ». Поставляем туда погрузчики без основных узлов: болгары сами доделывают их и продают. А наши работники получили возможность отдохнуть в городе Каварна.

Ежегодно около 1000 заводчан посещает болгарский курорт. В их распоряжении комфортабельная гостиница, морские пляжи, минеральный бассейн, организуется поездка в Турцию. Профсоюзный комитет оплачивает 50 процентов стоимости путевок, в придачу обеспечивает отдыхающих валютой по самому низкому курсу.

— Валентин Михайлович, это совместное предприятие не единственное!

— Нет, конечно. Коммерческое СП создано в Италии, занимается продажей нашей техники. Взяли мы закупить партию импортных автомобилей, бывших в употреблении. Придадим им товарный вид и будем продавать доверчивым покупателям. Кроме этого, есть СП в Венесуэле, Южной Корее, Турции, Южно-Африканской Республике. Планируем создать и в Китае.

В один из визитов на завод я встретился здесь с представителем польского немецкой фирмы «Фальце», филиал которой находится в Минске.

— Нас очень заинтересовала техника «Ударника», сказал мне Кишинов Жито, — конкретно — погрузчики. Хорошее качество, и цена пока устраивает. Хотим заказать эту машину на выставке в Польше «Польфар», чтобы изучить спрос. А затем подписать взаимовыгодный контракт. Мы открыли в Республике Беларусь хорошие перспективы для сотрудничества, только вот цена на продукцию здесь быстро идет вверх...

— Валентин Михайлович, стало быть, коллектив зарабатывает валюту!

— Как бы не так! Почти все отнимает государство. Занимаясь широкой продажей машин за границу, валюты мы не имеем. А если и приходит, то очень сложно пополнить ее из банка. Поэтому занимаемся в основном бартерными сделками. А валюта нужна. Чтобы закупать отдельные комплектующие, так как качество отечественного производства и республик СНГ не устраивает. Не можем найти у нас хорошей краски, а ведь внешний вид товара влияет на цену. Будем получать краску из Сирии...

— И последний вопрос. Валентин Михайлович, что необходимо, на Ваш взгляд, чтобы «Ударник» и другие предприятия вышли из экономического «нокдаута»?

— Стабильность цен. Других проблем мы не имеем. Если же цены все-таки еще «прыгнут», заказчики станут искать, техника перестанет покупаться, наше предприятие станет... Потребуется не менее полугодия, чтобы у коллективов опять появились деньги. Сможем ли мы продержаться столько времени? Вопрос номер один...

Так выдержит ли удар «Ударник»? Наступил ли тот долгожданный момент, когда кривая развития производства после подъемов и спадов медленно и уверенно начнет расти? Директор прав: это большой вопрос. И ожидать можно чего угодно.



НА СНИМКАХ: директор завода В. М. РОДИОНОВ; образцы продукции «Ударника».

ТАК ВЫДЕРЖИТ ЛИ УДАР «УДАРНИК»?

ЕЛЕНА ЛИТВИН, обозреватель «ДВ». Фото ЮРИЯ ЗАХАРОВА.

То положение, в котором из-за экономического кризиса оказались госпредприятия, особенно машиностроительного комплекса и тяжелой индустрии, можно назвать ударом. Для некоторых он станет апоплексическим. Но, как однажды высказался О. Балзак, любой удар судьбы подобен удару баллистика на монетном дворе, он выбивает на человеке [коллективе] его стоимость. Чего же стоит на деле наша предприниматель? Это им приходится доказывать ежедневно в жесткой борьбе за выживание.

Завод «Ударник», выпускающий в основном дорожно-строительную технику, входит в акционерное общество открытого типа «Амкорд» вместе с рыбинским заводом «Росет» и Орловским заводом погрузчиков. Любители проищностей и сенсаций разочаруются сразу: никакая особая опасность минскому предприятию не угрожает. Скорее, наоборот, в то время, когда другие гиганты машиностроения находятся на грани остановки, «Ударник» держится более-менее устойчиво, будучи оправдывая свое название, присвоенное 62 года назад. Спад производства на предприятии приостановлен, хотя по сравнению с прошлым годом допущено отставание. Но главное, в последние, напряженные для всех годы, здесь чувствуют себя спокойно люди. Как в старые добрые времена, работники завода к дню несуществующего уже праздника машиностроителей получают подарки, с мая по ноябрь имеют возможность проводить свой отпуск в Болгарии. Вот и нынешней осенью не обошлось без поощрительного для многих заводчан приказа директора, концерта художественной самодеятельности. Прежде, минские или истинные, это были признаки благополучия. Но сегодня!

Разрешить мои сомнения я попросила директора завода В. М. РОДИОНОВА.

— Если рассуждать о положении нашего завода, мне кажется, ближе к истине ваше определение — «более-менее устойчиво». На стабильность, к сожалению, рассчитывать не приходится, — начал разговор Валентин Михайлович. — А что выучает? Во-первых, разработка и выпуск более 10 наименований новых машин в год. Это немало. Пытаемся учитывать реакцию рынка, быстро реагируем на спрос. Раньше планы составлялись на месяцы, кварталы, годы и «поколебать» их было невозможно. Сейчас ассортимент, бывает, меняется через неделю, исходя из заказа потребителей. Если, к примеру, коммунальное хозяйство требует технику для чистки улиц, мы тут же корректируем производственный план и начинаем работать с проектами. В прошлом сезоне в Казахстане был собран богатый урожай зерна, срочно понадобилась техника для его переработки. Мы уделили внимание выпуску именно этих машин и изготовили нужное количество. То же произошло и со снегоочистителями, который был создан на базе трактора «Кировец», как только поступили заказы из Мурманска и из Польши.

Поиск новых конструкторских решений, изготовление экспериментальных

и опытных образцов на «Ударнике» и в объединении ведутся постоянно. Я видел на площадке новую модель погрузчика, выполненную в разном цветовом решении. Худсовету предстояло сделать окончательный выбор с эстетической точки зрения. А затем — серийное производство! Только в 1992 году разработана конструкторская документация на машину и оборудования на базе трактора МТЗ-80/82: погрузчик-экскаватор Т-09, погрузчик-траншекопатель, буровая навесная машина, захват для солом, бетономешалка и другие. На опытном заводе изготовлены образцы асфальтоукладчиков, гидростатических погрузчиков, малогабаритного пылесоса ПРИМ-700, катка массой 1,2 т.

— Валентин Михайлович, но ведь машины сейчас дорогие, не каждый в состоянии приобрести их...

— Правильно. Поэтому мы решили развивать выпуск товаров народного потребления. И если так случится, что технику перестанут покупать, перейдем на социальные вопросы. Сейчас все иначе. Есть, например, Управление капитального строительства, с которым я заключаю договор на возведение жилого дома. Все больше меня это не беспокоит. Управление по коммерции обязано обеспечить все предприятия комплектующими, сырьем, к тому же по приемлемой цене. Если добудет дорогие материалы, не сможет продать товар, его трудности. В рамках АО мы в определенном смысле руководствуемся здравым смыслом, не «накручиваем» завышенную рентабельность. Если бы так же поступали и другие партнеры! Кроме названных, существуют централизованные предприятия по быту и кадрам, организации отдыха. Создали в Болгарии СП «КАМИ». Поставляем туда погрузчики без основных узлов: болгары сами доделывают их и продают. А наши работники получили возможность отдохнуть в городе Каварна.

Ежегодно около 1000 заводчан посещает болгарский курорт. В их распоряжении комфортабельная гостиница, морские пляжи, минеральный бассейн, организуется поездка в Турцию. Профсоюзный комитет оплачивает 50 процентов стоимости путевок, в придачу обеспечивает отдыхающих валютой по самому низкому курсу.

— Валентин Михайлович, это совместное предприятие не единственное!

— Нет, конечно. Коммерческое СП создано в Италии, занимается продажей нашей техники. Взяли мы закупить партию импортных автомобилей, бывших в употреблении. Придадим им товарный вид и будем продавать доверчивым покупателям. Кроме этого, есть СП в Венесуэле, Южной Корее, Турции, Южно-Африканской Республике. Планируем создать и в Китае.

В один из визитов на завод я встретился здесь с представителем польского немецкой фирмы «Фальце», филиал которой находится в Минске.

— Нас очень заинтересовала техника «Ударника», сказал мне Кишинов Жито, — конкретно — погрузчики. Хорошее качество, и цена пока устраивает. Хотим заказать эту машину на выставке в Польше «Польфар», чтобы изучить спрос. А затем подписать взаимовыгодный контракт. Мы открыли в Республике Беларусь хорошие перспективы для сотрудничества, только вот цена на продукцию здесь быстро идет вверх...

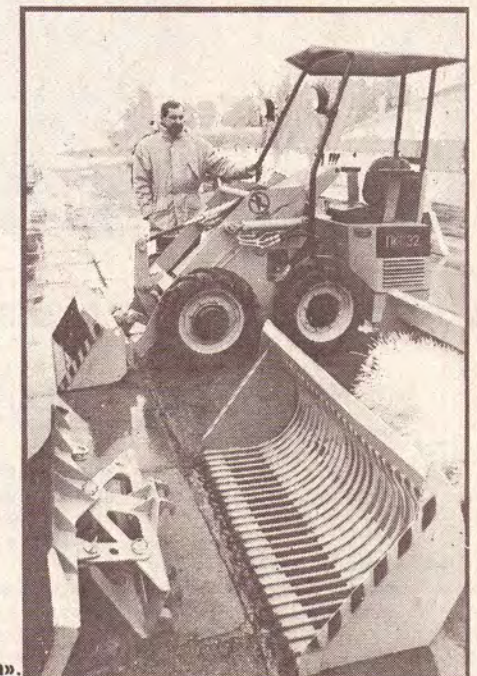
— Валентин Михайлович, стало быть, коллектив зарабатывает валюту!

— Как бы не так! Почти все отнимает государство. Занимаясь широкой продажей машин за границу, валюты мы не имеем. А если и приходит, то очень сложно пополнить ее из банка. Поэтому занимаемся в основном бартерными сделками. А валюта нужна. Чтобы закупать отдельные комплектующие, так как качество отечественного производства и республик СНГ не устраивает. Не можем найти у нас хорошей краски, а ведь внешний вид товара влияет на цену. Будем получать краску из Сирии...

— И последний вопрос. Валентин Михайлович, что необходимо, на Ваш взгляд, чтобы «Ударник» и другие предприятия вышли из экономического «нокдаута»?

— Стабильность цен. Других проблем мы не имеем. Если же цены все-таки еще «прыгнут», заказчики станут искать, техника перестанет покупаться, наше предприятие станет... Потребуется не менее полугодия, чтобы у коллективов опять появились деньги. Сможем ли мы продержаться столько времени? Вопрос номер один...

Так выдержит ли удар «Ударник»? Наступил ли тот долгожданный момент, когда кривая развития производства после подъемов и спадов медленно и уверенно начнет расти? Директор прав: это большой вопрос. И ожидать можно чего угодно.



НА СНИМКАХ: директор завода В. М. РОДИОНОВ; образцы продукции «Ударника».

МНЕНИЕ

А НЕ ВЕРНУТЬСЯ ЛИ К ПРЕЖНЕМУ?

МИХАИЛ СОКОЛОВСКИЙ.

ОЧЕНЬ удивляет, что некоторые газеты пытаются доказать, будто запрет на торговлю спиртным и сигаретами через коммерческие структуры приведет к худшему. Не лучше ли выступить за то, чтобы 1 бутылка и 4 пачки продавались по талонам, а

остальное — по коммерческой цене в магазинах госторговли. По крайней мере, деньги пойдут государству, а бюджет, а не в карман «предпринимателей». И производители продукции получат средства для закупки дефицитного сырья.

Раньше водка и сигареты продавались по коммерческим

ценам в определенных магазинах. Почему же снова не вернуться к этой практике? Кстати, на мой взгляд, намного проще навести порядок с отпуском только в госторговлю товаров с единственной табачной фабрикой и несколькими ликеро-водочными заводами, чем бороться с тысячами коммерческих структур.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ: ЧИТАТЕЛЬ—ГАЗЕТА У «ДВ» ЕСТЬ КАКАЯ-ТО ТЕПЛОТА

ВЛАДИМИР ГОЛУБЕВ.

ПРОЧИТАЛ из прессы, что у вашей газеты трудности с подпиской. Не стоит унывать, ведь газета еще молода, она в поиске и, я уверен, что со временем у «Добрага вечара» будет больше читателей и подписчиков. А главное — старайтесь делать ее не просто для безликой массы, а чтобы каждый читатель мог найти для себя что-то доброе и полезное.

Многие критикуют «Добры вечар», указывают на недостатки. Все это так, но если честно, то и во многих других газетах, особенно сегодня, нечего читать, они стали холоднее и даже безразличнее к своему читателю. Зато у «Добрага вечара» есть какая-то теплота... Так что, несмотря на сложность, я подписался на вашу газету и этим поддерживаю ее.

Может, будет такое время (а оно будет), когда кончится эта суета, мы меньше будем стоять в очередях за куском колбасы или чего-нибудь еще, что стало дефицитом, а будем после работы, отдыхая, с удовольствием читать «ДВ», вынимая его из почтовых ящиков по вечерам, а не утренняя почтой.

Пусть газета больше говорит о духовных проблемах, воспитывает в людях любовь к своему городу, к культуре, к почитанию доброй памяти своих предков. А когда все это будет, тогда, естественно, у многих возникнет желание и учить белорусский язык. Многие и сегодня, к стыду нашему, не могут толком сказать, что такие были Ф. Скорина, К. Каплюцкий.

Кстати, даже в застойные далекие времена

в столице Башкирии. Уфе стоял памятник башкирскому национальному герою Салавату Юлаеву, а у нас еще только со страниц печати являло обсуждают, где поставить в Минске памятник К. Каплюцкому. Вот такие аналогии.

Или вот еще. Говорим, что сегодня надо учить детей белорусскому языку. А что же мешает сделать именным памятником Максиму Богдановичу? Дети ведь не знают, что это за «дядя» в парке стоит — надписи даже нет. Такие же памятники и Я. Купале, Я. Коласу.

Так что давайте сначала будем браться за духовную азбуку, за возрождение в душе любви к нашей истории, культуре, памятникам культуры, за издание хороших учебников, пособий и книг о Беларуси.

В одном из своих стихотворений известная белорусская поэтесса Евгения Яншиц писала, что, город наш — каменный город. И правда, в нашем городе еще совсем мало уюта и тепла. Мало истинно белорусского. Даже такое хорошее начинание, как праздник города, и то уже быстро позабыли... В городе стало много скупки и равнодушия. Мы больше говорим: очередь, мясо, колбаса, одежда, цены, тревога... И редко слышим: театр, выставки, музеи, добрая встреча, хорошая книга... К сожалению, на хорошие книги белорусских писателей у нас нет бумаги, зато кишиневские привезли трещотку от серых детективов и изобильного, низкопробного секса. Вот тоже тема для размышления.

Пусть же «Добры вечар», по мере своих возможностей, несет нам со своих страниц искренность, свет и тепло. Чтобы были у нас хорошие мирные вечера с этой газетой.

ПРОВЕРЬТЕ ПРАВИЛЬНОСТЬ ОФОРМЛЕНИЯ АБОНЕМЕНТА!

На абонементе должен быть проставлен оттиск кассовой машины. При оформлении подписки (переадресовки) без кассовой машины на абонементе проставляется оттиск календарного штампа отделения связи. В этом случае абонемент выдается подписчику с квитанцией об оплате стоимости подписки (переадресовки).

Для оформления подписки на газету или журнал, а также для переадресовки издания бланк абонемента с доставочной карточкой заполняется подписчиком чернилами, разборчиво, без сокращений, в соответствии с условиями, изложенными в каталогах Союзпечати.

Заполнение месячных клеток при переадресовании издания, а также клетки «ПВ—МЕСТО» производится работниками предприятий связи и Союзпечати.

ЛИНИЯ ОТРЕЗА

ВОПРОС ИЗ КОНВЕРТА

ПОЧТОВАЯ МАРКА—И ВНОВЬ ПРОБЛЕМЫ

Подготовила ГАЛИНА КАЛЕВИЧ «ДВ».

«Не перестаю удивляться цинизму и беззащитности нашего Министерства связи. Мало того, что взвинтили все тарифы до абсурдных высот, установили грабительские цены за доставку периодики, так еще не дает возможности этим тарифам пользоваться. В продаже нет почтовых марок. А если изредка (и только на Главпочтамте) они все же появляются, то лишь одного достоинства — 2 рубля. Хотите срочно посылать письмо — переплачиваете в два раза. Просто какой-то беспредел.

Олег ПЕРМЯКОВ.

ПОДОБНЫХ писем в редакцию приходит немало. И мы решили проверить достоверность изложенных в них фактов. Оказалось, наш корреспондент такие не смогла в городе купить марку нужного номинала. На Главпочтамте предложили только за 2 рубля.

Прокомментировать ситуацию мы попросили заместителя начальника Управления почтовой связи и распространения

печати Георгия Евгеньевича ИГНАТОВИЧА. Вот что он сказал:

— Напомню, что раньше все марки мы получали из московского Гознака. Сегодня, когда союзные марки перестали выпускаться, перед нашей республикой встал вопрос об изготовлении своих. Однако соответствующего полиграфического оборудования в Беларуси пока нет. Поэтому мы по-прежнему вынуждены обращаться в Гознак. Заявку нашу на изготовление необходимого количества стандартных марок разных номиналов приняли. Однако с выполнением заказа не спешат. Сейчас там тоже не-

мало проблем. Мы видим, с какой неимоверной скоростью меняются тарифы буквально на все. Почта, естественно, вынуждена участвовать в этом безудержном маршбросе. Вот и стоимость марок постоянно растет. А это не может не сказываться на их производстве.

И все же считаю, что проблема с отправкой писем у нас нет. Конвертов нужного номинала в продаже достаточно. К тому же, на Главпочтамте, в других почтовых отделениях есть маркированные машины, которые ставят необходимые штампы на конвертах без марок.

